Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2623

Vragen van de leden **Kerstens** (PvdA), **Voortman** (GroenLinks) en **Karabulut** (SP) aan de Ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Financiën over *de arbeidsomstandigheden van de beveiliging op Schiphol* (ingezonden 18 april 2016).

Antwoord van Minister **Asscher** (Sociale Zaken en Werkgelegenheid) mede namens de Minister van Financiën (ontvangen 25 mei 2016).

Vraag 1
Kent u het bericht «FNV dreigt met acties beveiligers op Schiphol»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Wat is uw reactie op de berichtgeving dat de arbeidsomstandigheden van de beveiligers op Schiphol ondanks eerdere beloften hiertoe niet verbeterd zijn? In hoeverre kunnen de veiligheidsrisico's toenemen vanwege deze situatie?

Antwoord 2
Op 31 maart jl. heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu Kamervragen beantwoord van het Kamerlid Smaling over bovengenoemde berichtgeving. Het is van belang dat serieus aandacht wordt besteed aan het beeld dat de FNV schetst over de arbeidsomstandigheden van de beveiligers op Schiphol. Het is de taak van de werkgever, in dit geval de beveiligingsbedrijven, te zorgen voor goede arbeidsomstandigheden en om – met instemming van de werknemers – de preventie van arbeidsrisico's vorm te geven. In het kader van de CAO Particuliere Beveiliging zijn afspraken gemaakt over de arbeidsomstandigheden. Het is aan CAO-partijen om elkaar aan te spreken op de gemaakte afspraken.
Er zijn geen klachten gemeld bij de Inspectie SZW door medewerkers, vakbonden of OR over de arbeidsomstandigheden bij beveiligingsbedrijven op Schiphol. Mochten medewerkers klachten melden bij de Inspectie SZW dan kan alsnog worden overgegaan tot onderzoek. In geval van klachten van een OR of vakbonden over de arbeidsomstandigheden volgt onderzoek door de Inspectie.

[1] Telegraaf, 8 april 2016.

ah-tk-20152016-2623
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2016

Schiphol heeft te voldoen aan wettelijk gestelde eisen ten aanzien van de beveiliging van de luchthaven. De Minister van Veiligheid en Justitie is verantwoordelijk voor de beveiliging van de burgerluchtvaart. Zoals in antwoord op vraag 4 van de hierboven genoemde Kamervragen van het Kamerlid Smaling is aangegeven, houdt de Koninklijke Marechaussee toezicht op de naleving van de wettelijke verplichtingen ten aanzien van de beveiliging van de burgerluchtvaart. De uitkomsten daarvan geven geen aanleiding tot zorgen ten aanzien van het veiligheidsniveau.

Vraag 3
Klopt het dat aan de TNO-adviezen uit 2010 over de situatie op Schiphol zeer beperkt uitvoering wordt gegeven? Wordt de maximale statijd van 120 minuten nog steeds structureel overschreden? Wat is de stand van zaken wat betreft het nieuwe TNO rapport?

Antwoord 3
In de huidige CAO zijn afspraken vastgelegd over de toepassing van het TNO-advies uit 2010. In de CAO staan afspraken over een maximale statijd van 150 minuten.
Naar aanleiding van het verschijnen van een nieuw TNO rapport over statijden hebben Schiphol en de beveiligingsbedrijven op 26 april 2016 een gezamenlijke verklaring uitgegeven. Hierin wordt gesteld dat de werkgroep Statijden van het Sociaal Fonds Particuliere Beveiliging – waarin werkgevers, werknemers en Schiphol zitting hebben – gaat onderzoeken in hoeverre de aanbevelingen uit het TNO rapport van april 2016 praktisch en haalbaar te implementeren zijn. De afspraak is dat hier in juni duidelijkheid over is.
TNO beveelt in het nieuwe rapport een maximale statijd van 120 minuten aan bij de centrale security in de vertrekhallen 1, 2 en 3 in verband met een mogelijk verminderde alertheid van de beveiligingsmedewerkers bij een statijd van meer dan 120 minuten. Voor de andere securitypunten op de luchthaven kan worden volstaan met de maximale statijd van 150 minuten conform de huidige CAO. Beveiligingsbedrijven en Schiphol staan in beginsel positief tegenover deze aanbevelingen. Schiphol en de beveiligingsbedrijven hebben aangegeven dat, totdat de aanbevelingen uit het nieuwe TNO-rapport zijn vertaald in praktische en haalbare afspraken over statijden, de norm die in de huidige CAO staat – een maximale statijd van 150 minuten – strikt wordt nageleefd.
TNO en de vakbonden bevelen daarnaast aan om een aantal voorzieningen op de werkplek te verbeteren. Het gaat hier om zaken als de temperatuur, tocht, daglicht, ergonomie, geluid en geur. Beveiligingsbedrijven en Schiphol hebben aangegeven hierop actie te ondernemen en gesprekken te voeren met betrokkenen en arbodeskundigen over hoe knelpunten aangepakt kunnen worden. Schiphol en de beveiligingsbedrijven stellen dat inmiddels op diverse plekken de temperatuur en verlichting is aangepast. Naar andere knelpunten wordt een onderzoek ingesteld met de intentie deze knelpunten op korte termijn op te lossen.

Vraag 4
Bent u bereid Schiphol in deze aan te spreken op zijn verantwoordelijkheid als opdrachtgever? Bent u bereid dit te doen in uw rol als aandeelhouder bij de eerstvolgende aandeelhoudersvergadering? Zo niet, waarom niet?

Antwoord 4
Goed opdrachtgeverschap vereist dat ook een opdrachtgever, als partij in de keten, rekening houdt met de verplichtingen waar een opdrachtnemer aan moet voldoen. Schiphol is als opdrachtgever in overleg met de vakbonden en beveiligingsbedrijven over de arbeidsomstandigheden zoals toegelicht in het antwoord op vraag 3. Er is daarom geen reden dit onderwerp op de aandeelhoudersvergadering te agenderen.

Vraag 5
Wat is uw reactie op de stelling van de FNV dat de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden van beveiligers onder druk staan vanwege de «extreme marktwerking» op Schiphol? Klopt het dat beveiligers knelpunten ervaren in de aansturing door Schiphol en dat zij zich zorgen maken dat veiligheidsbelangen in de knel komen door commerciële belangen van de opdrachtgever?

In hoeverre zouden dit soort knelpunten voorkomen kunnen worden door de inkoop en aansturing van de luchthavenbeveiliging weer in handen te leggen van een instantie die – anders dan Schiphol – geen winstoogmerk heeft?

Antwoord 5

De verantwoordelijkheid voor de arbeidsomstandigheden ligt primair bij de beveiligingsbedrijven als werkgevers. Tegelijkertijd ziet Schiphol het – vanuit goed opdrachtgeverschap – als haar verantwoordelijkheid om er op toe te zien dat de bedrijven op de luchthaven goed met hun personeel omgaan. Schiphol heeft bericht dat het bij de aanbesteding van de securitycontracten destijds veel aandacht heeft besteed aan de sociale aspecten van werkgeverschap.

Schiphol dient daarnaast te voldoen aan wettelijk gestelde eisen ten aanzien van het niveau van de beveiliging van de luchthaven. De Koninklijke Marechaussee houdt hier toezicht op. Zoals gesteld in het antwoord op vraag 2 is er geen aanleiding tot zorgen ten aanzien van het veiligheidsniveau. Dit borgt in voldoende mate de veiligheidsbelangen op Schiphol. Er is derhalve geen toegevoegde waarde om de luchthavenbeveiliging in handen te leggen van een publiek orgaan.

Vraag 6

Klopt het dat overwogen wordt om de luchthavenbeveiliging deels met publiek geld te financieren? Deelt u de opvatting dat hierin een aanvullende reden kan liggen om de inkoop en aansturing van de luchthavenbeveiliging weer bij een publiek orgaan te beleggen? Zo niet, waarom niet?

Antwoord 6

Op 29 april jl. is de Actieagenda Schiphol aan de Kamer aangeboden. Hierin wordt aangegeven dat het kabinet in overleg met Schiphol in 2016 de mogelijkheden uitwerkt voor innovatieve maatregelen en investeringen op het gebied van security, inclusief de financieringsmogelijkheden daarvoor. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 5 is er geen toegevoegde waarde in het onderbrengen van taken bij een publiek orgaan.